船舶事故等調査報告書（軽微）

１	船舶事故	計　36 件
２	船舶インシデント	計　 7 件
	合　　計	43 件

平成２５年５月３１日

JTSB 運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

船舶事故等調査報告書（軽微）一覧

（函館事務所）

1　漁船第二十八新生丸漁船北盛丸衝突
2　貨物船 SYON 乗揚
3　貨物船 JC FAVOR 漁船大安丸衝突
4　漁船大月丸衝突（消波ブロック）
5　貨物船りゅうおう乗揚
6　漁船視龍丸漁船第十五幸漁丸衝突
7　漁船第六十六進栄丸漁船第五十八俊洋丸衝突
8　貨物船 YUSEY MARU 火災
9　貨物船 CHASE 運航不能（機関損傷）

（仙台事務所）

10　漁船第八男鹿丸運航不能（機関損傷）
11　漁船第三十五漁盛丸衝突（防波堤）
12　遊漁船第一福運丸運航不能（絡索）
13　貨物船第五十八正栄丸漁船第二志田丸衝突

（横浜事務所）

14　モーターボートＮＡＴＵＭＩ運航不能
15　貨物船 FU YU 火災
16　モーターボートダフィーダックⅢ乗揚（のり養殖施設）

（神戸事務所）

17　水上オートバイＵＬＴＲＡ２６０Ｘ衝突（ワイヤロープ）
18　作業船せんざん衝突（桟橋）
19　水上オートバイＡｕｔｏ　Ｂｒｅｅｚｅ遊泳者負傷
20　砂利採取運搬船第二十六中野丸乗揚
21　水上オートバイ NISHIKEN 同乗者負傷
22　押船第八松陽丸起重機台船第五松陽号乗揚
23　貨物船第一稲荷丸衝突（ガントリークレーン）
24　砂利運搬船第八実穂丸乗揚
25　油送船第三十六光輝丸運航不能（機関損傷）
26　液体化学薬品ばら積船第二英華丸衝突（岸壁）
27　石材運搬船兼貨物船第４７天神丸乗揚
28　貨物船第八大運丸乗揚
29　貨物船安芸津丸衝突（ドルフィン）
30　プレジャーボートＣＨＩＥⅢ乗揚（汚濁防止膜）
31　石材砂利運搬船第六拾天栄丸乗揚

（広島事務所）

32　漁船第十八光洋丸漁船はるかぜ転覆
33　漁船兼吉丸プレジャーボートアクリ衝突
34　貨物船 SEA ROSE 漁船栄毅丸衝突
35　ヨットフェアウィンド２乗揚
36　プレジャーボート浅福丸乗揚

（門司事務所）

37　押船大誠丸バージ大誠丸乗揚

（長崎事務所）

※下線付き番号はインシデント

38　貨物船日徳丸乗揚

39　漁船第十八海漁丸運航不能（絡索）

（那覇事務所）

40　旅客船クイーンコーラルプラス運航阻害

41　ダイビング船ラメール乗揚

42　引船SALVERITAS貨物船NAGA１漁船一幸丸衝突

43　漁船宮福丸浸水

※下線付き番号はインシデント

船舶事故等調査報告書

平成２５年４月２５日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	２０１２神第１９０号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２４年１０月１４日　０１時４０分ごろ
発生場所	和歌山県串本町潮岬沖 潮岬灯台から真方位１８０°１海里（M）付近 （概位　北緯３３°２５.３′　東経１３５°４５.２′）
事故等調査の経過	平成２４年１２月１２日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	油送船　第三十六光輝丸、４９９トン １３１７６７、有限会社正豊海運
乗組員等に関する情報	機関長、四級海技士（機関）
死傷者等	なし
損傷	主機Ｎｏ.１シリンダ吸気弁の弁棒破損
事故等の経過	本船は、船長ほか５人が乗り組み、平成２４年１０月１４日０１時４０分ごろ、潮岬１M沖付近を岡山県倉敷市水島港に向けて航行中、主機に大きな衝撃音が発生した。 本船は、主機を停止して点検を行った結果、Ｎｏ.１シリンダ吸気弁の弁棒破損を確認したが、シリンダ内に落ち込んだと思われる破片が発見できないため、損傷拡大の危険を考慮し、えい航を要請した。 本船は、１２時３０分ごろ徳島県徳島小松島港に向けてタグボートによりえい航が開始され、翌１５日０８時３５分ごろ造船所の艤装岸壁に着岸した。 主機は、着岸後、整備業者による点検の結果、部品の経年劣化による破損が考えられたため、吸気弁及び排気弁が全て新替えされた。
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北東、風力　１、視界　良好 海象：潮汐　上げ潮の初期
その他の事項	本船は、着岸後、点検を行ったところ、破片がＮｏ.１シリンダのシリンダカバーに接続している排気管入口で発見されて回収され、破損した吸気弁の欠落部と一致した。 主機メーカー及び造船所は、弁棒の破損原因を特定できなかった。
分析	
乗組員等の関与	なし
船体・機関等の関与	あり
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、潮岬沖を西進中、主機Ｎｏ.１シリンダの吸気弁の弁棒が

	破損したことから、主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。 　吸気弁の破損原因については、明らかにすることができなかった。
原因	本インシデントは、夜間、本船が潮岬沖を西進中、主機Ｎｏ．１シリンダの吸気弁の弁棒が破損したため、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・取扱説明書の記載に基づいて吸気弁及び排気弁の整備を実施すること。 ・定期的にタペットクリアランスの調整を実施すること。 ・定期的に運転記録を採取し、運転状況を確認すること。